

S T R A ß E N  
IM SÜDOSTEN VON LEIPZIG

von  
Georg Grebenstein

Vorwort

Die Abhandlung über Straßen sind sehr spärlich, und die vorhandene Literatur umfaßt immer größere Gebiete, so daß auf örtliche Eigentümlichkeiten nicht eingegangen werden kann. Es werden nur Städte oder größere Ortschaften angeführt, der eigentliche Straßenverlauf im Gelände bleibt dabei unberücksichtigt.

Diese Arbeit soll nun ein Versuch sein, auf einen kleinen Raum des Leipziger Südostens, der durch die Orte Leipzig, Zwenkau, Magdeborn und Naunhof begrenzt wird, das Thema "Straßen" zu behandeln.

Ich will den Straßenverlauf von Dorf zu Dorf unter Berücksichtigung aller mir bekannten örtlichen Verhältnisse beschreiben, um somit den ehemaligen Verlauf rekonstruieren und bekräftigen zu können, oder um Änderungen zeitlich festzulegen. - Mit dem Anfang des 19. Jahrhunderts schließen die Ausführungen ab, da nach dieser Zeit der chausseemäßige Straßenbau einsetzt.

Es würde mich freuen, wenn meine Ausführungen zur Vervollständigung des Gebotenen anregen.

Der Verfasser

Georg Grebenstein

Leipzig, im Juni 1943.

Inhalt :

|                                                          |    |
|----------------------------------------------------------|----|
| 1. Einleitung.....                                       | 1  |
| 2. Frühgeschichtliche Wege.....                          | 3  |
| 3. Deutsche Kolonisation .....                           | 7  |
| 4. Die Reichsstraße .....                                | 9  |
| 5. Die Straße nach Zwenkau....                           | 15 |
| 6. Die Straße nach Golditz und Rochlitz .....            | 17 |
| 7. Die via regia .....                                   | 23 |
| 8. Die Poststraßen .....                                 | 28 |
| 9. Der Mühlweg<br>( die heutige Meusdorfer Straße )..... | 30 |
| 10. Beschaffenheit und Zustand<br>der Straßen .....      | 32 |

Die Festlegung der Straßen vergangener Zeiten hat heute eine universale Bedeutung erlangt. Die Auswertung der erhaltenen Ergebnisse dürften der Siedlungskunde und Geschichte, sowie Handelsgeschichte, Kultur und Kriegsgeschichte wie auch der Flurnamenforschung evtl. einige Erkenntnisse oder Hinweise bringen.

Von vornherein sei gleich bemerkt, daß die Hauptstraßen in erster Linie dem Wirtschaftszwecke dienten, ein Moment, daß sich bis zum heutigen Bau der Reichsautobahn verfolgen läßt. In kriegerischen Zeiten ist die Straße für die Wirtschaft gesperrt. Es ist erstaunlich, wie bereits in der Frühgeschichte die Straßen zu diesem Zwecke gesichert und geschützt worden sind. So stehen zu dem System alter Straßen frühgeschichtliche Befestigungen in enger Verbindung; sei es daß sie zur Beherrschung von Flußübergängen dienten, oder Fluchtburgen waren.

Bei der Festlegung eines alten Straßenzuges im Gelände belief es der verschiedensten Untersuchungen, um zu einem abschließenden Bilde zu gelangen. Nicht Münz- oder Depotfunde allein geben schon Aufschluß genug, um eine Wegführung zu bestimmen. Die Boden- und Landeskunde muß mithelfen, um die Urlandschaft bei mittelalterlichen oder gar frühgeschichtlichen Straßen zu rekonstruieren. Nichts war mehr vom Boden abhängig als die Naturstraßen früherer Zeiten. Der Straßenverlauf war immer an den trockenen Untergrund der Höhenzüge und an die Furt bei einem Flußübergang gebunden. So ist es nicht erstaunlich, wenn manchmal sehr starke Steigungen mit im Kauf genommen wurden. Der Name "die hohe Straße" erinnert noch daran. Wo früher ein unüberbrückbares Sumpfgelände war, führt heute ungefährdet eine Landstraße durch.

Flurnamen geben auch vielmals Aufschluß, nur muß die Auswertung sehr, sehr vorsichtig vorgenommen werden. Die Übereinstimmung von Linien alter Straßenführungen mit dem Zuge von Siedlungen der Eisen- oder Bronzezeit lassen erkennen, daß Siedlung und Verkehr schon in frühesten Zeiten zueinander in Beziehung gestanden haben, und daß auch bei den Germanen die bei anderen Völkern bekannte Sitte geübt wurde, den Grabhügel der Verstorbenen nahe der großen Straße zu errichten. Zuverlässige Wege- und Straßenkarten sind schon für die neuere Zeit selten, für das Mittelalter fehlen sie fast vollständig. Ebenso ist es mit den schriftlichen Quellen, die sehr spärlich sind.

Vielleicht ein Reisebericht oder ein Kriegszug nennen einige Namen von Ortschaften. So muß man aus der Fülle der oben angeführten Hinweise heraus versuchen, ein Bild der frühmittelalterlichen Straßenführung oder gar der Frühzeit zu entwerfen.

Gerade für Leipzig als Schnittpunktsgebiet zweier länderverbindender Straßen ist es ganz interessant zu verfolgen, wie die eine zu einem bescheidenen Verbindungs- oder gar zum grasüberwucherten Feldweg wird, während eine andere, der man ein bereits langes Bestehen nachzuweisen glauben kann, noch nicht einmal 150 Jahre alt ist.

### Auszüge

#### S. 9

##### Die Reichsstraße

Die via imperii, aus dem Norden von Hamburg als Ausgangspunkt kommend, berührte Lüneburg, Braunschweig, Magdeburg, Halle, Borna, Altenburg, Nürnberg, Augsburg, um von hier nach Italien zu führen.

Sehr spät erhalten wir den ersten und zugleich auch letzten schriftliche Hinweis auf die Reichsstraße.

Diese Straße verlief im Zuge der heutigen Reichsstraße.

Ihre Fortsetzung nach dem Süden war dann die heutige Markthallen- und Windmühlenstraße bis zum Bayrischen Bahnhof. Auf älteren Stadtplänen kann man noch sehr gut diese Führung verfolgen, die nur durch die Stadtmauer unterbrochen worden ist. Der weitere Verlauf ist dann der ehemalige Dörsener Marktweg an Olschwitz, Gorbuz, Dösen, Wachau, Magdeborn vorbei nach Borna.

Einen aber noch viel älteren Anhalt als die oben angeführte Urkunde ist der Name des ersten Dorfes selbst. Es war Olschwitz. Die verschiedensten Philologen legen den Namen gleich aus und übersetzen ihn als Erlenort. Es wäre nun falsch zu denken, meint Zimmermann (Ortsnamen auf Verkehr und Handel bezogen), daß es sich bei diesem Namen nur um den Hinweis auf diese Bäume handelt. Der Name deutet vielmehr darauf hin, daß der Ort an einer Straße lag, die hier ein Gewässer kreuzte. Würde doch der Händler durch den Namen Erle auf das Vorhandensein und Überqueren von Wasser aufmerksam gemacht. (Ähnlicher Art ist sogar die Auslegung für den Namen Leipzig).

S. 9

Man kann unter Zugrundelegung dieser Namensdeutung mit Gewißheit sagen, daß bereits in der slawischen Besiedelungs-epoche unserer engsten Heimat diese Wegführung bestanden hat und bekannt war.

S. 10

Olschwitz, bekannt durch die älteste Kapelle in der Leipziger Gegend (1017 Heinrich II.) lag an der Teichkette zwischen Probstheida und Connewitz. Die Ortsanlage an den Gewässern zu suchen, erscheint nicht unwahrscheinlich, da doch die Teiche den Bewohnern Wasser und Fische zum Lebensunterhalt gaben.

S. 11

Weiter führte die Straße an dem Dorfe Gorbitz (Hügelchen) vorbei. Das Hügelchen ist heute verschwunden und liegt unter der Straßenflucht Probstheida - Dölitz. Auf seinem einstigen höchsten Punkt befindet sich jetzt ein kleiner Teich, denn das Gelände ist Bruchgebiet des Dölitzer Braunkohlenschachtes. Als letzter Hinweis dieses Ortes dürfte wohl ein Stück Land neben dem noch kleinen Rest der alten Straße an dem entstandenen Teich sein, auf dem Feldsteine verschiedenster Größen liegen. Eine starke Verwucherung mit Rudealpflanzen: "Brennnessel und Holunder" ist das untrüglichste Zeichen ehemaliger menschlicher Anwesenheit. Von hier aus verlief die Straße an Dösen vorbei nach Wachau.

S. 12

Was hat nun zur Aufgabe dieser Straße geführt? Wenn auch mit der Zunahme der Kultur die Straßen zu Tal rutschten, so dürfte das Wüstwerden der Orte Gorbitz und Olschwitz zur Verlegung der Straße wesentlich beigetragen haben. Olschwitz ist wohl durch die Fehde Markgraf Dietrichs mit der Stadt 1213-1214 verwüstet worden. Wird auch 1464 die Heilige-Kreuz-Kapelle in Olschwitz erwähnt, so glaube ich kaum, daraus noch auf das Vorhandensein des Dorfes schließen zu können, da bei einem Vergleich 1372 zwischen dem Pfarrer zu Markkleeberg und dem Thomaskloster nur des allodium Olschwitz gedacht wird. - Gorbitz hat 1285, als das Dorf die Brüder Heinrich und Heinemann von Brahdis kaufen, nur noch 5 Bauern. Also ein Dorf stellt es schon nicht mehr dar.

S. 12

- Für die Händler war nun der Weg zwischen Leipzig und Dösen ohne jede Unterkunft zu weit. Es war ihnen bei schlechtem Wetter nicht möglich Schutz zu finden, oder bei Schaden Hilfe herbeiholen zu können. So hat sich dann der Verkehr allmählich nach der Aue hingezogen. Hier war der Weg auf der gleichen Entfernung Dösen - Leipzig durch die Dörfer Connewitz, Löbnitz und Dölitz dichter besiedelt.

S. 17

Die Straße nach Colditz - Rochlitz

Nachdem man einst unter Benutzung der Reichsstraße bis nach Magdeborn und von da über das alte Schloß nach Köhra Lindhardt, die hohe Straße benutzend nach Grimma gelangen konnte, war es nach der Anlage der Plätze Colditz und Rochlitz notwendig, von Leipzig aus eine möglichst kurze Verbindung zu schaffen. Es ist bezeichnend, wie schon früher die Straßen nach Umgehung von Geländehindernissen sofort der geraden Hauptrichtung zustrebten. Weicht doch die Straße von Halle bis Görlitz auf einer Länge von 210 km nicht mehr als 4 km von der geraden Richtung ab.

Diese neue Verbindung führte nun von Leipzig über den Thonberg und verlief im Zuge der heutigen Naunhofer Straße östlich an Probstheida vorbei nach Liebertwolkwitz, um bei dem alten Schloß die Straße Zwenkau-Grimma zu kreuzen. Weiter führt dieser Weg nach Belgershain, Lausick, Rochlitz.

S. 19

Die Wegführung über Leipzig - Holzhausen am Fuße des Kolmberges vorbei nach Großpösna und dem Schloß wird von Wichel als ältere gegenüber der Wegführung Probstheida - Liebertwolkwitz angesehen. Hierzu sie folgendes bemerkt: Das Gelände am Fuße des Kolmberges ist noch heute stark versumpft, daß es nicht zweckmäßig ist, hier eine Handelsstraße zu suchen. Die unter dem nicht sehr starken Kulturboden lagernden Tonschichten lassen das Wasser nicht eindringen. Somit hätte sich dann auch der Weg gerade in der tiefsten Stelle dieser Senke zwischen Kolmberg und dem heutigen Monarchenhügel hingezogen. Die andere Wegführung dagegen liegt wesentlich höher, läßt das Wasser abfließen, und die hier liegenden Formationen bestehen größtenteils aus Kies.

## S. 19

Die oben angeführte Beschaffenheit des Bodens am Fuße des Kolmberges dürfte vielleicht auch der Grund für das Wüstwerden des ehemaligen Dorfes Kolmen sein.

Das Dorf Probstheida erstreckte sich früher einmal bis an diese Straße, Der Abzweig in das Dorf muß sehr ausgefahren gewesen sein und ist daher manchem Fuhrwerk zum Verhängnis geworden. So ist der Name Teufelsloch für diese Stelle zu erklären.- Erst nach dem Eingehen von 12 Hofstätten, die in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts erwähnt werden und den Raum von 4 Ackern einnahmen, ist das Dorf etwas abseits zu liegen gekommen. Das Wüstwerden dieser Höfe muß aber bereits früher erfolgt sein, denn im

## S. 20

" Registrum dominorum marchonium" aus dem Jahre 1378 ist von 3 Schock die Rede, welche zusammen zu Walpurgis und Michaelis zu geben gewesen wären. 36 gr. sind davon wegen teilweisen Wüstseins erlassen worden. Da nun der Weg zur Stadt etwas umständlich war, hat man sich an dem neuen Dorfende nach Norden eine Verbindung mit der alten Straße und Stötteritz geschaffen. Später ist dann aus dem gleichen Grunde die heutige Augustinerstraße ~~xxxxxxxxxxxxxxxx~~ entstanden. Der der (1) Augustinerstraße gegenüberliegende Ausgang zur Nieritzstraße war der Pfarr - oder Kirchweg von Connewitz denn diese Gemeinde hatte noch keine eigene Kirche und war dem Pfarrer von Probstheida in kirchlichen Angelegenheiten unterstellt. Am Südrand von Probstheida verlief dann der Weg weiter nach Zuckelhausen.

Die "alte Straße " östlich von Probstheida, auch so auf dem Kartenblatt von 1810 genannt, führte nun nicht, wie so gern angenommen wird, nach Grimma, sondern wie schon ausgeführt wurde nach Rochlitz und Colditz, und zweigt am Thonberger Gut von der via regia ab. Seit 1426 steht Leipzig mit Rochlitz nachweislich im Verkehr. Vor allem war es die Rochlitzer und Colditzer Tuchmacher, die ihre Erzeugnisse auf der Straße nach Leipzig und darüber hinaus bringen ließen (1469).

Im besten Zustand ist nun diese Straße nie gewesen. Fortgesetzt kann man in den Protokoll-Bänden des Ratsarchivs über Klagen nachlesen, daß der Weg zerfahren, die Fuhrleute die vielen Löcher umfahren und dadurch einen Teil der Felder zerstören. Ein Fortkommen ist außerdem bei bösem Wetter nicht möglich (Protokoll B. 1563 u.f.).

1. Am 15.5.1616 heißt es: Er verkauft sein zwischen Pfarre und Einfahrt am Dorf gelegenes Gut.... XV A 72 Vo/ XII.

## §. 20

Die Verlegung der Straße von der heutigen Güntzstraße ab, in ihrem jetzigen Zuge als Preußenstraße bekannt, in einer Länge von 6,5 km bis hinter Liebertwolkwitz ist um 1860 erfolgt.

Bemerkenswert gerade deshalb, weil im mittleren Elbgebiet um diese Zeit die Pest ausgebrochen war.

Auch die süddeutschen Reichsstädte machen dem Leipziger Rat große Schwierigkeiten mit dem Ausfindigmachen pestfreier Straßen; wollten sie doch davon den Messebesuch abhängig machen.

Wie weit nun diese Begebenheit auf die oben beschriebene Wegeverschiebung Einfluß hatte, läßt sich heute nicht mehr bestimmen. Die ungefähre Angabe des Jahres 1860 wurde aus folgenden Unterlagen bestimmt: Bei einem Gutsverkauf 1618 bezeichnet man das Gut als am Ende des Dorfes gelegen. Der gleiche Hinweis erfolgt 1632. Etwas sehr spät, 1718, heißt es beim Verkauf "wie solches an der Straße gelegen". Wenn nun zwischen diesen beiden Zahlen rund 90 Jahre liegen, so wird die obige Angabe noch durch folgendes bekräftigt.

Als Gottlob Martin nach 1820 den Probstheidaer Gasthof übernimmt und um den Bier- und Branntweinschank nachsucht, beruft er sich darauf, "daß seit fast 200 Jahren seine Vorfahren als Besitzer des hiesigen, an der neuen Bornaischen Straße gelegenen Gasthofes den Bier- und Branntweinschein exerziert haben". Das Urteil der Stadt an die Regierung

über eine solche Erteilung sagt folgendes: Von Leipzig - Gestewitz hat dormalen kein conzezionierter Gasthof existieret, hinsichtlich der Colditzer Straße ist die Gasthofsgerechtigkeit zu lange auf dem Grundstück, denn seit den 1680er Jahren ist der Schank und die Gastierung mit Vergünstigung des hiesigen Stadt-Magistrates ausgeübt worden. Ein Reihenschank hat nicht existieret.

Außerdem hat 1684 der Hufschmied Erler aus Liebertwolkwitz im Dorf (unweit der Straße) einen Flecken Land von der Gemeinde zur Errichtung einer Schmiede erworben. Ist es zwar gerade um diese Zeit, daß sich die Handwerker ausbreiten dürfen, so ist es für Probstheida erwiesen, daß bereits Michael Müller als Schmied zwischen 1665 - 71 im Orte tätig war (Protokoll B. 1665-71 S. 748). Es ist nicht anzuzweifeln, daß Erler ein tüchtiger Geschäftsmann gewesen ist. So wie die Fuhrleute gern in den umliegenden Dörfern der Stadt wegen der niedrigen Preise nochmals übernachteten, so werden sie auch aus diesem Grunde hier etwaige Beschädigungen haben beheben lassen.

Durch die Inbetriebnahme der Postlinie Leipzig-Colditz und später weiter nach Hartha erfährt die Straße 1698 eine weitere Belebung. Erst 1831 wird die Straße über Liebertwolkwitz, Threna, Pomßen nach Grimma in Betrieb genommen, nachdem sie als chausseemäßige Staatsstraße ausgebaut worden ist. Damit ist es in Zusammenhang zu bringen, daß auf der Flurkarte von Probstheida 1840 die ehemalige, östlich am Dorf vorbeiführende Straße als "alte Leipzig-Grimmasche Straße" bezeichnet ist. Hier war der Vermessungsingenieur nicht so vorsichtig wie bei der Aufnahme der Threnaer Flurkarte. Die heutige Chemnitzer Landstraße, bis ungefähr 1930 Gorbitzer Straße genannt, zweigt hinter Probstheida von der ehemaligen Colditzer oder Rochlitzer Straße ab. Man ist wohl gern bereit, diese Chemnitzer Landstraße auch als eine alte Handelsstraße anzusehen. Das ist aber gänzlich falsch. Bestanden hat sie zwar schon Jahrhunderte als Vincinalweg, als Chaussee und Poststraße nach Borna wird sie erst 1817 angelegt. Der Probstheidaer Gasthof hieß 1744 "Zum Stern". Dieser Name am Aushängeschild trägt immer noch die alte Idee, die Reise als Pilgerfahrt darzustellen.

Der Mühlweg

Es handelt sich um die Wegeführung im Zuge der heutigen Meusdorfer Straße von der Connewitzer Mühle, am Marienbrunnen vorbei, nach Stötteritz.

In dem Protokollband der Landstube von 1560, S. 71, klagt Hans Köhler, daß Hans Pusch und Barthel Schwartzbach " den alten Mühlweg " umackern. Er kann somit nicht zu seinem Felde gelangen. Die gleiche Rüge erfolgt einige Jahre später noch einmal. Bei der Bezeichnung "alter Mühlweg" konnte es sich nur um den später noch erhalten gebliebenen Fußweg von Olschwitz her, der die Probstheidaer Flur durchquerte und nach Stötteritz führte, handeln. Auf der Karte von 1810 und dem Oberreit ist er noch eingetragen. Einen anderen Anhalt gibt noch die Flurkarte von Probstheida 1840 in den Wegbogen der Parzelle 442.

Von Olschwitz aus führte nun dieser Weg nördlich an den Teichen entlang (auf den Karten als Feldweg bezeichnet) zur Mühle nach Connewitz (Debeschütz). In der Höhe der Ecksteinstraße kreuzte der Weg die Bornaische Straße. Verlängert man dieses Stückchen Weg weiter, so kommt man gerade auf die Kreuzung der heutigen Biedermann- Meusdorfer Straße. Ein Rest dieses Weges ist das Stück an südlichen Abschluß des Connewitzer Friedhofes bis zur Frohburger Straße und der Schulgarten. Auf älteren Bebauungsplänen und dem Meßtischblatt vom Jahre 1905 ist diese Führung noch gut auszumachen.

Beschaffenheit und Zustand der Straßen

Die Naturstraßen waren immer von der Beschaffenheit des Bodens abhängig. Es wurden daher auch sehr starke Steigungen mit in Kauf genommen und die Höhen ~~xxx~~ mehr befahren als heute, da hier der Untergrund trocken war. Bei uns im Flachland kann man sich die Landstraße früherer Zeiten nur als eine breite Folge nebeneinander verlaufender Radspuren vorstellen. Der Sturm und das Regenwasser hatten über einen langen Zeitraum den durch die Räder zermahlenen Staub fortgeführt, so daß die vielbefahrenen Straßen sich als Hohlwege in das benachbarte Gelände eingeschnitten haben. Jedermann folgte jahrhundertlang den Radspuren seines Vorgängers.

Wo die schweren Fuhrwerke im losen Sand oder weichen Erdreich fortgesetzt einsanken, hat man streckenweise eine oberflächliche Befestigung durch Knüppeldämme, Steine oder Kies durchgeführt. Aber vor allem ist es doch das Holz, dessen man sich dazu in üppiger Verschwendung bediente.

Durch die pachtweise Übernahme des Geleits (1341) war die Stadt Leipzig verpflichtet, die Straßen mit ihren Bauten, wie Brücken und Dämme, in gutem Zustand zu erhalten. Aus den kurfürstlichen Wäldern konnte dazu das nötige Holz auf eigene Kosten abgefahren werden (Später verpachteten z.B. Grimma und Leipzig das Geleit an Privatleute (1687)).

Die Gemeinden werden durch Churfürstliche Schreiben angehalten, für einen guten Straßenzustand zu sorgen. - So wird 1556 die Gemeinde Connewitz bei einer Strafe von 100 Gulden aufgefordert, die Gräben an der Straße weit und tief genug auszuführen, damit das Wasser verschießen kann. Sonst würden die Leute andere Wege benutzen, um den bevorstehenden Naumburgischen Petri-Paul-Markt zu besuchen, Die Beanstandung soll innerhalb eines Monats geschehen.

Die Stadt Leipzig benötigt 1605, da die Brücken etliche 20 Jahre nicht ausgebessert worden sind und die Straßen tiefe Löcher haben, 50 - 60 Stämme. Im Churfürstlichen Schreiben wird aber der Vorschlag gemacht, ob nicht an jeglichen Orten der

S.33 Brücken, Dämme und Stege, Wege der angezogenen Landstraßen mit Steinen zu helfen sei und dadurch an der gesuchten Anzahl Eichen und Reißholz zu sparen, dasselbst von der gewünschten Zahl abzuziehen.

Die Einnahmen aus den Geleitgeldern sollten ebenso wie die Wege und Brückenzölle für die Unterhaltung der Straßen verwendet werden. In den seltensten Fällen wurde es wirklich dazu vertan, meistens nur dann, wenn die Klagen über schlechte Straßen zu laut wurden. Grund zum Klagen ist immer da gewesen, denn fortgesetzt kann man in den Landstuben Protokollbänden darüber Rügen lesen.

Es heißt 1563 unter anderem, daß die Fuhrleute im bösen Wetter ~~xxx~~ nicht fortkommen, da die Straße nach Liebertwolkwitz viele Löcher hat (Teufelsloch Probstheida + Liebertwolkwitz?), die die Fuhrleute umfahren und dadurch einen Teil der Felder zerstören. - Aber auch die Obrigkeit, in diesem Falle der Probst Pfister des Thomasklosters, klagt in einem Schreiben " dieweil der Weg und die Landstraßen sehr ausgefahren sind und niemand im Sommer durchkommen kann, viel weniger im Winter (Straße Connewitz-Zwenkau?).

Nach Beendigung des 30-jährigen Krieges müssen die Zustände der Straßen katastrophal gewesen sein, denn der Dresdner Landtagsbeschluss von 1661 befaßt sich lediglich mit der Asubesserung von Straßen und Brücken.

Als um die Wende des 17./18. Jahrhunderts der Postverkehr neben dem Handelsverkehr einen breiten Raum einnahm, machten sich diese Mißstände besonders, bemerkbar, da beide vom Straßenzustand abhängig waren.

Dem Rat der Stadt Leipzig muß viel an der Erhaltung der Straßen gelegen haben, denn 1694 ist für den Leipziger Kreis ein Straßenbereiter angestellt. Zur technischen Aufsicht wird 1744 ein Straßenbauinspektor angeführt. Die Tätigkeit dieser Leute ist sehr vielseitig. Einen kleinen Ausschnitt soll folgendes Protokoll geben, indem sich Straßenbaumeister Schubert (1753) über die Gemeinde Probstheida wegen "Lehm und vorhebenden Teichgrabens in der daselbst vorbeigehenden Colditzer Landstraße" beklagt. Es hat die Gemeinde Probstheida schon vor einigen Jahren sich unterstanden, in der Straße, so dort vorbei nach Colditz geht, gleich der Schenke gegenüber allwo dieselbe eine ziemliche Brücke hat, dann und wann Lehm zu graben und dergleichen große Steine und Quadern, die darauf gelegen haben, sich anzumassen, und darneben sich verlauten lassen, daß sie solches Stück der Straße sich zueignen und sich darauf einen Teich graben wollten, ob nun wohl gedachter Gemeinde bisherigen Eingreifen von Zeit zu Zeit durch Endesunterzeichneten Einhalt getan worden, auch des Teichgrabens halber es bisher bez bloßem Warten geblieben....., so hat doch die Gemeinde angefangen zu graben und hat sogar einen Steindamm gesetzt. Trotz seiner Hinweise ist es nicht unterblieben. Er kann es schlecht mit seinem Gewissen vereinbaren und Stillschweigen, daß der öffentlichen Landstraße etwas abgezackt und selbige geschmälert, auch anderweitig Exempel dadurch gegeben werden möge.

## S. 34

Es ist unverständlich, daß der Straßenbau jahrhundertlang vernachlässigt worden ist, das die Erfahrungen der kultivierten Altertumsvölker, wie der Griechen und Römer mit ihren unvergänglichen Musterbeispielen für den Landstraßenbau unter den verschiedensten Bodenverhältnissen mit meterdickem Unterbau völlig vergessen blieben. Erst August der Starke hat durch wiederholte Mandate den Straßenbau im allgemeinen zu organisieren, die einfachsten technischen Bauvorschriften aufzustellen und die Straßenbezeichnung mit Wegweisern durchzuführen versucht. Besonders das erste Straßenbau-Mandat von 1706 befaßt sich eingehend mit 3 Punkten :

- 1.) Landbeschaffung bei Verbreiterung bestehender Straßen (Festlegung der Straßenbreite in der Geraden und in der Kurve, Anlage von Gräben),
- 2.) Landerwerb bei Straßenneubau,
- 3.) Instandsetzung, Unterhaltung und Aufsicht.

1725 bestimmt ein weiteres Mandat das Pflanzen von Bäumen und Sträuchern zur Trockenlegung der Straßen.

1731 heißt es, daß beim entstehen von Gleisen diese mit Sand

## S. 35

oder Kies ausgefüllt werden sollen. Daraufhin ist alles mit Erde zu überziehen; ein ähnlicher Hinweis wurde schon 1694 gebracht.

Der 7-jährige Krieg brachte ganz empfindliche Rückschläge. Waren doch nach Kriegsende die Straßen alle wieder in einem trostlosen Zustand.

Mit der Generalinstruktion von 1765 über die "Anlegung und den Bau von Straßen" sind die Grundlagen zu einem geordneten Straßenbauwesen in Sachsen geschaffen worden. So sind bis 1770 542 Ruten Sanddamm bei Lössnig gebaut worden.

Der ingenieurmäßige Landstraßenbau setzt erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein. Ausschlaggebend war es hierbei, daß der Staat selber in die Tasche griff und den Bau finanzierte. So wurden die alten Erdwege auf Staatskosten planmäßig mit Packlager, Schotterdecke, Graben und Baumbepflanzung ausgestattet. Die Ingenieure bauten ihre schnurgeraden Straßen dem mathematischen Lehrsatz getreu, daß die Gerade die kürzeste Entfernung zwischen 2 Punkten ist. Sie räumten mit dem Alten gründlich auf, und durch den Bau der Kunststraßen sind manche kleinen Kunstdenkmäler, wie die Postmeilenmäulen, Steinkreuze und

sonstige Wegezeichen sinnlos zu Straßenschotter zerschlagen worden.